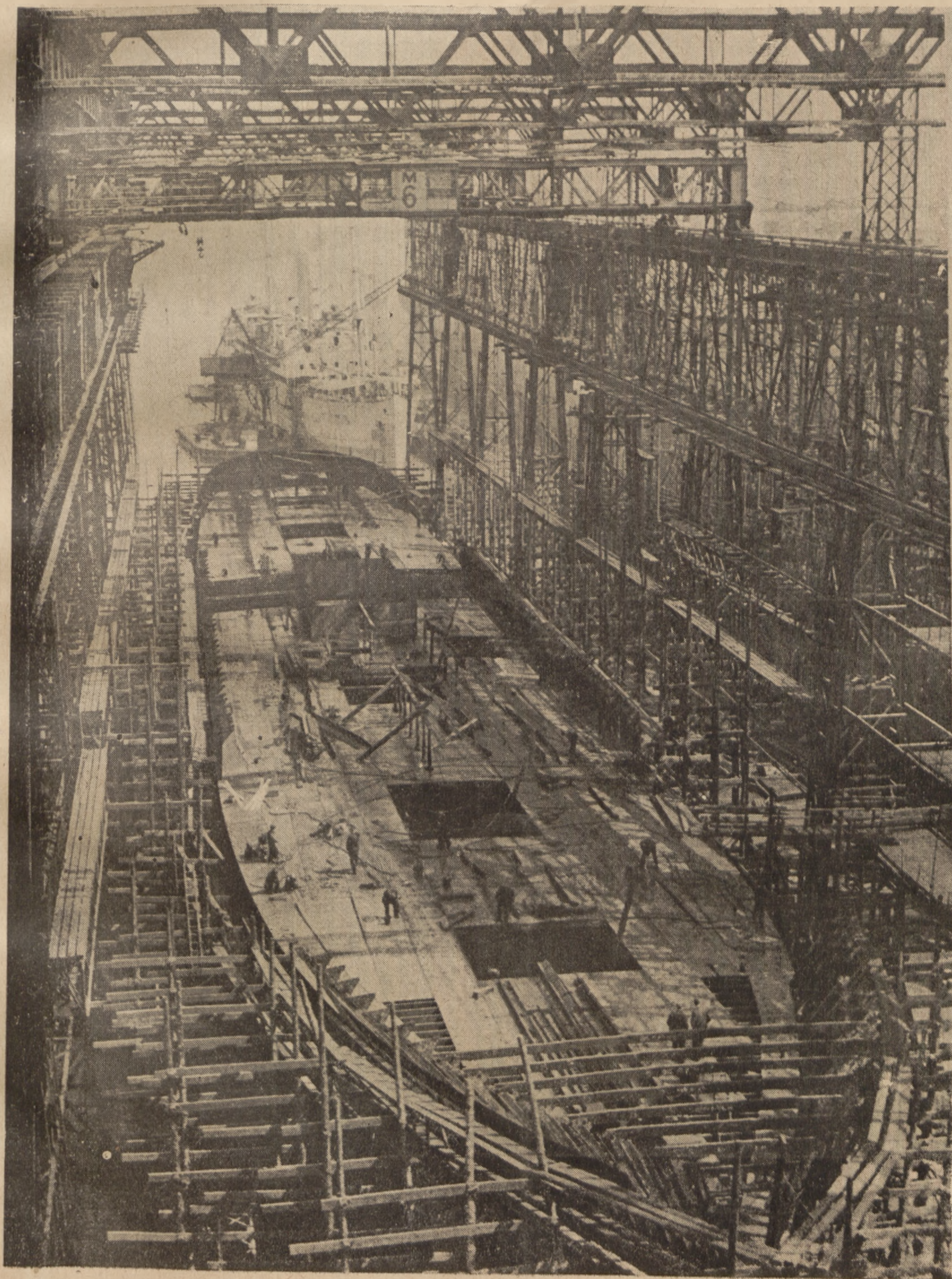
MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 6 WARSZAWA – CZERWIEC 1946 Rok II

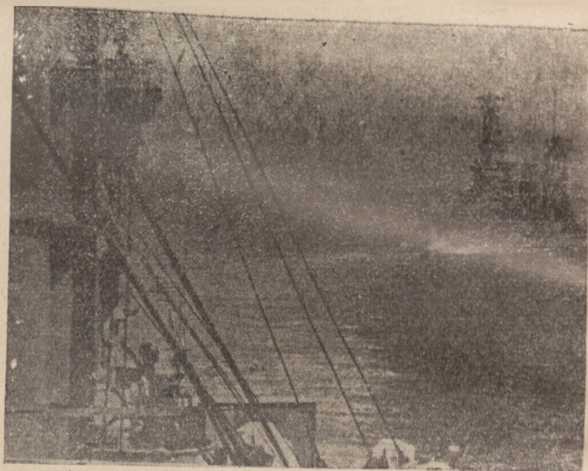




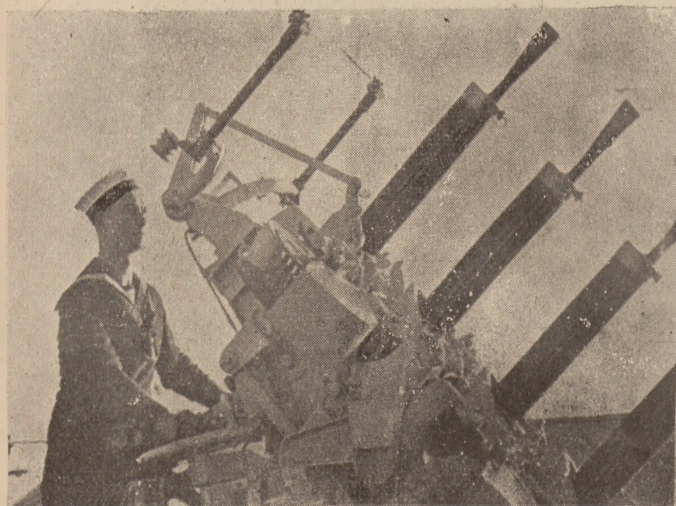
Ofiarowane przez Związek Radziecki trawlery wchodzą do portu w Gdyni.



Podniesienie polskiej bandery na trawlerze.



Okręt radziecki na Czarnym Morzu.



Broń maszynowa na ORP. „Garland".



Próbna jazda ścigacza.

MŁODZIEŻ MORSKA
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 6 WARSZAWA — CZERWIEC 1946 Rok II

TAK!

W dniu 30 czerwca b. r. Naród polski pójdzie do urny, aby głosem swym przeciąć raz na zawsze wątpliwości i dyskusje na temat granic zachodnich Rzeczypospolitej.

Nie będzie to zwykłe głosowanie, ale raczej manifestacja „woli ludu", manifestacja jedności narodowej. Będzie to jednocześnie odpowiedź Churchillom na koncepcje „wolnych miast", na pomysły tworzenia hitlerowskiej „Hanzy", koncepcje, które nosiły w sobie zawsze zarzewie nowego ognia, przy którym parzył się naród polski, a „wielka polityka" piekła swoją pieczeń.

Nie zabieramy głosu w imieniu Narodu. Nie uzurpujemy sobie żadnych praw. Ale możemy dać odpowiedź na pytania referendum w imieniu członków, czytelników i sympatyków „Ligi". Odpowiedź nasza brzmi zdecydowanie t a k... jako konsekwencja programu działania „Ligi", jej szczytnych celów i zadań.

Na odcinku przeszło 500 kilometrów wybrzeża morskiego biegnie od Północy nowa granica Rzeczypospolitej. Szlakiem Odry i Nyssy na Zachodzie ciągnie się Jej historyczny „mur graniczny", dzielący nas od sąsiada, który czynami popełnionymi podczas wojny wykreślił się z rodziny narodów.

Fakt uzyskania granic, odpowiadających naszym potrzebom, uczuciom, przesłankom historycznym jest chyba czyjąś zasługą? Nikt nie powie chyba, że „spadły nam one z nieba", że nie walczyła o nie myśl polityczna polska.

Ktoś te granice wywalczył. Zdobył je żołnierz-obywatel polski. Walczył o nie nasz sąsiad radziecki ramię w ramię z żołnierzem armii sprzymierzonych. Ale ktoś musiał zażądać zapłaty za daninę polskiej krwi.

Nie będziemy wymieniali nazwisk mężów stanu w Polsce, którym te granice zawdzięczamy, aby nikt nie posądził nas o uprawianie polityki. Nazwiska te upamiętnią i zapiszą dzieje narodu.

Musimy zdać sobie sprawę z doniosłości chwili, w której rzucimy do urny nasz głos w referendum. Głos ten zaważy na szali dziejów. Albo wyjdzie stąd Polska Demokratyczna, zwarta, zjednana i silna, albo przekreślimy jej linię rozwoju.

Odpowiedź „t a k" przesądza sprawę w duchu pozytywnym.

Konieczność wielkiej przemiany

Marzeniem Polaków świadomych znaczenia morza dla narodu i państwa było oparcie Polski szerokim frontem o Bałtyk.

Marzenie to za cenę straszliwych strat i nieszczęść ziściło się. Czy cena nie przewyższa wartości nabytku: — oto pytanie, które stawiają niektórzy. Jedno jest pewne ruiny można odbudować, na miejsce zabitych i zmarłych wyrosną nowe generacje. ziemia zaś i morze zostaną, jeśli tylko naród polski dzięki trwałym wysiłkom utrzymać się potrafi.

Niemcy nie zrezygnują nigdy z utraconych przez nich ziem — nie łudźmy się. O utrzymanie ziem odzyskanych walczyć musi nie tylko pokolenie obecne, ale i wszystkie następne. Przez wieki nie zapomnieliśmy, że te ziemie ongiś były słowiańskie, nasze. Po wiekach Niemcy będą pamiętali, że był czas, gdy ziemie te były w ich posiadaniu.

Utrzymać szeroką granicę morską potrafi jedynie naród morski i państwo morskie. Naród rolników, naród lądowych rzemieślników, kupców, inteligencji pracującej granicy tej na dłuższą metę utrzymać nie potrafi.

Polska powojenna stała się państwem morskim przez zdobycie szerokiej granicy morskiej, portów, floty oraz zespołu ludzi związanych z morzem, wreszcie przez swą politykę morską.

Jako państwo morskie może się Polska ostać jedynie w tym wypadku, jeśli Polacy staną się w całej swej masie etnicznej narodem morskim. Tylko w oparciu o naród morski istnieć może państwo morskie.

W związku z wyznaczonym na dzień 30 czerwca r. b. Referendum, „Święto Morza", zgodnie z uchwałą Prezydium KRN. z dn. 17V.46 zostaje przesunięte na dzień 21 — 28 lipca 1946 r.

Dzięki długotrwałej propagandzie przedwojennej, rozbudowana jest dość powszechnie w społeczeństwie polskim miłość morza. Często jest ona pojęta jakoś nieporadna odświętno-wycieczkowa i plażowa. Predyspozycje psychiczne i mentalne w masie narodu są bardzo nikłe, wola utrzymania morza dość silna, ale raczej w nielicznych zespołach ludzi bądź zawodowo bądź ideowo związanych z morzem,

Jeżeli chcemy utrzymać się na morzu i na szerokim wybrzeżu, ten stan rzeczy musimy odwrócić.

Działać w tym kierunku musi — i działa państwo poprzez właściwe organy. Działać winny organizacje społeczne, ale przedewszystkim sam pojedynczy obywatel, każda Polka i każdy Polak muszą wykazać pozytywną i czynną postawę wobec morza i jego zagadnień. Specjalnie doniosłą jest sprawa jeśli chodzi o młodzież. Młodzież musi być kierowana i urabiana do celów narodowych i państwowych, przez odpowiednie władze państwowe i organizacje społeczne. Całość tej akcji określona nazwą „wychowanie morskie młodzieży“ musi być skoordynowana i ściśle rozgraniczona jeśli chodzi o zakres działania i kompetencji, celem uniknięcia chaosu i gospodarowania materiałem ludzkim, ekonomii sił i finansów, wreszcie jednolitości zamierzonych rezultatów. Już w szkole powszechnej młodzież winna otrzymywać w normalnych programach nauczania pierwsze elementy wiedzy o morzu, zaś organizacyjnie przyjęta w ramy Kół Szkolnych Ligi Morskiej i poddana akcji uświadamiającej tejże instytucji.

W okresie, gdy młodzież męska dorasta do możliwości czynnego przysposabiania do zawodu marynarskiego, winna się znaleźć w ramach Państwowego Centrum Wyszkolenia Morskiego (formowanie zawodowe) lub organizacjach i klubach sportowych (formowanie sportowe).

Cała ta masa ludzka będzie zdobywała pewne minimum elementów wiedzy o morzu oraz pozytywne nastawienie do spraw morskich. I o to właśnie chodzi, ilość ludzi związanych z morzem jest większa niż się to pozornie wydaje.

Oczywiście w pierwszej linii stoją marynarze marynarki wojennej i handlowej oraz rybak. Ale prócz nich są: makler, spedytor, handlowiec morski, robotnik portowy, inżynier-konstruktor morski, technik budowy okrętów i t .d.

Wszyscy oni są w taki czy inny sposób powiązani z morzem. Oni to są tym kośćcem, na którym się wspiera cała masa etniczna, co w sumie daje świadomy, zwarty i mocny naród morski.

W chwili obecnej posiadamy już zasadnicze elementy: granicę morską, porty, marynarkę, rybołóstwo. Ale porty trzeba odbudować, powiększyć flotę, uruchomić stocznie i t. d. Do tego wszystkiego trzeba ludzi. I to nie „miłośników morza“, ale „pracowników morza“. I potrzebni są oni szybko, niemal zaraz, natychmiast i to w dużej ilości.

Temu brakowi ludzi zaradzi nie rozbudowywane szybko przez państwo zawodowe szkolnictwo morskie, ale ogólne wychowanie morskie. Czytelnicy „Młodzieży Morskiej“ wiedzą, jakie szkoły już pracują.

Ostatnio powołane zostało zarządzeniem Min. Żeglugi i Handlu Zagranicznego Państwowe Centrum Wyszkolenia Morskiego, którego zadaniem jest masowe i szybkie dostarczenie młodych pracowników do zawodów morskich.

Do PCWM winni się zgłaszać młodzi ludzie, którzy chcą się poświęcić pracy na morzu. Później PCWM stanie się wstępem do Państwowej Szkoły Morskiej.

Całość społeczeństwa, a w każdym razie ta jego część, która rozumie znaczenie morza, winna wypełnić ramy Ligi Morskiej.

Przekształcić Polaków w naród morski drogą wychowania morskiego, to cel i konieczność, która prócz wielu innych, ale jako jedna z rzeczy najważniejszych po minionej wojnie stoją przed nami.

Spełnienie tego celu warunkuje nasz byt, naszą pomyślność gospodarczą, naszą wolność i niepodległość, naszą narodową i państwową przyszłość.

Bronisław Miazgowski

OSTATNI PIRACI MÓRZ POŁUDNIOWYCH

Znajdowałem się na pokładzie małego kutra, płynącego z Raiatei na Bora-Bora. Całą załogę stanowiło trzech ludzi: kapitan, oraz dwóch marynarzy pochodzących z Tahiti. Wiatr tego dnia był znakomity, to też pod pełnymi żaglami sunęliśmy szybko przez lagunę, ku przerwie w rafie koralowej. Minąwszy szczęśliwie niebezpieczne przejście, wypłynęliśmy na ocean. Tahitianie zaprosili mnie, na surową rybę z ryżem, którą znakomicie przyprawili sokiem cytrynowym. Kapitan bawił mnie, przez czas jakiś uprzejmą rozmową, wypytując o cele podróży, poczym zaczął przestrzegać, bym się, miał na baczności, gdy zawitam na jakąś oddaloną, mało uczęszczaną wysepkę. „Oczywiście nie potrzebujesz bać się krajowców — rzekł do mnie— oni nic złego ci nie zrobią. Ale strzeż się różnego rodzaju ciemnych typów, rekrutujących się ze zbiegłych marynarzy i szaleńców z krajów cywilizowanych. Oni mogą ci narobić dużo kłopotu. Nie wszędzie jeszcze dociera opieka władz kolonialnych. Na dalekich atolach, w mało znanych dolinach niektórych wysp żyją owi rabusie i rej wodzą wśród „tubylców“.

„Czyż to możliwe kapitanie, aby w dwudziestym stuleciu opryszki mogli grasować po Morzach Południowych — spytałem ze zdziwieniem — przecież kanonierka marynarki francuskiej wciąż patroluje wyspy?

Tahitanin uśmiechnął się znacząco i opowiedział następującą historię:

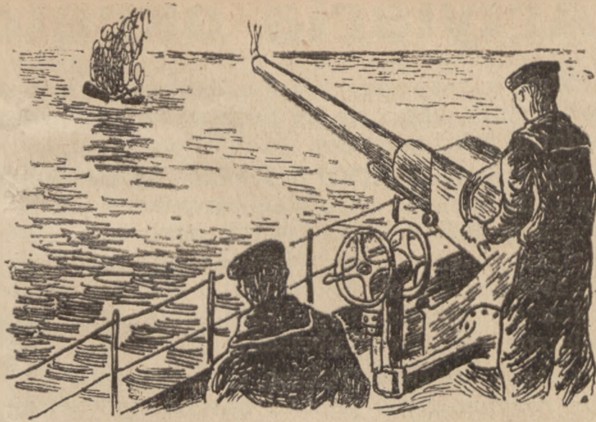
„Pare lat temu zjawili się na Tahiti dwaj bracia Creach. Młodzi, przystojni Bretończycy potrafili szybko zdobyć sobie popularność wśród towarzystwa małej stolicy Francuskiej Oceanii. Byli hojni, nawet rozrzutni i obdarzeni ujmującym obejściem. Któregoś dnia, zgłosili się obaj z dyplomami kapitanów dalekiej żeglugi do armatora chińskiego. Ponieważ Czien-Li pożegnał się z dotychczasowym swoim kapitanem, więc zasięgnąwszy opinii i słysząc same pochwały, chętnie przyjął obu młodych Francuzów na swój statek. Bracia Creach zabrali na powierzony im żaglowiec ładunek rowerów przeznaczonych dla mieszkańców Wysp Pod Wiatrem i z trzema tubylczymi marynarzami wyruszyli w drogę.

Minął jeden tydzień, potem drugi; — stateczek nie powracał. Czien-Li zaczął się niepokoić. Udał się do kapitana portu i zameldował o zniknięciu statku wraz z towarem. Tymczasem agenci handlowi z Wysp Pod Wiatrem donieśli, że istotnie w oznaczonym czasie cały transport rowerów — bo to o rowery chodziło — został wyładowany w porcie Utoroa na Raiatei, ale młodzi oficerowie sprzedawali każdą maszynę krajowcom bezpośrednio, za znacznie wyższą sumę niż była umówiona. Po tym statek odpłynął i nic o nim przez dłuższy czas nie słyszano.

Po miesiącu, wrócili na Tahiti owi trzej krajowcy przydzieleni do załogi poszukiwanego statku. Zabrał ich z pustej niezamieszkałej wyspy zwanej Belinghausen, przepływający w pobliżu skuner. Marynarze zdali raport władzom wojskowym o wszystkim co się stało od chwili opuszczenia Raiatei. Przede wszystkim zauważyli, że zamiast na Tahiti, bracia Creach



skierowali statek ku północy. Trzeciego dnia, gdy żaglowiec płynął koło grupy wysepek koralowych, obaj Francuzi pod grozą karabinów rozkazali marynarzom opuścić statek. Nie było innej rady jak rzucić się w morze i wpław osiągnąć niegościnne wybrzeże. Po kilkunastu dniach pobytu na bezludnej wyspie, wyrzuceni Tahitianie ujrzeli zdala na morzu maszty jakiegoś szkunera; wobec czego rozpalili ognisko



z porzuconych bierwion i tym zdołali zwrócić na siebie uwagę.

Po przesłuchaniu obu marynarzy, dowódca sił wojskowych na Pacyfiku, wydał rozkaz jak najusilniejszego poszukiwania zbiegów po wszystkich archipelagach Wschodniej Polinezji. Z portu Papeete wypłynęła kanonierka „Aldebaran". Jenak niełatwo było marynarzom statku wojennego spostrzec na bezmiernych wodach oceanu niewielki stosunkowo kuter obu piratów. Przez pół roku „Aldebaran" krążył między wyspami, aż wreszcie, któregoś dnia, w południowo - zachodniej grupie Markizów, ujrzano nieszczęsny stateczek. Piraci próbowali uciekać, ale cisza morska nie pozwoliła im wykorzystać żagli.

Niebawem kanonierka dała ostrzegawcze sygnały, na co z kutra odpowiedziano strzałami. Bracia Creach postanowili bronić swej wolności do upadłego. Wówczas zagrzmiały działa okrętowe. Z trzaskiem zwalił się maszt, podcięty od dołu kulą armatnią; uległy też zniszczeniu wszystkie nadbudówki kutra, lecz obaj piraci stali wśród pogruchotanego sprzętu i strzelali wytrwale. „Aldebran" pod pełną parą zbliżał się ciągle do zbiegów. Nagle na pirackim stateczku powstał pożar. Kłęby dymu przysłoniły cały pokład, a marynarze z „Adelbarana" zobaczyli języki ognia przerzucające się łapczywie z miejsca na miejsce.

Jeszcze kilka strzałów karabinowych i kuter pogrążył się w falach oceanu. Tak zginęli nowocześni korsarze mórz.

Późniejsze śledztwo wykazało kilka interesujących szczegółów. Oto przez dłuższy czas obaj piraci tak zręcznie mylili czujność statku patrolującego, iż stali się wprost nieuchwytni. Zgubiła ich — jak to się często zdarza — miłość do kobiety. Młodszy z braci Creach zakochał się bez pamięci w ślicznej, białej dziewczynie, zamieszkującej uroczą wysepkę w archipelagu Markizów. Starszy, rozsądniejszy, tłumaczył i prosił, by nie pozostawali długo na jednym miejscu, ale zakochanemu na nic się nie zdadzą perswazje i argumenty najbliższych nawet osób. Skoro na horyzoncie ukazały się dymy z okrętu wojennego, było już zapóźno".

Dr. Aleksander Godlewski

Artyleria okrętowa XVII i XVIII w.

Wraz z rozwojem broni palnej a zwłaszcza artylerii zwiększa się jej ilość zarówno w walce lądowej jak i morskiej.

Okręty wieku XVII i XVIII, by zwiększyć swą siłę ogniową starają się zgromadzić jak największą ilość dział na swych pokładach. Przeciętnie, zależnie od wielkości okrętu, liczba dział waha się od 60 do 140, o wagomiarze od kilku do kilkudziesięciu funtów (kaliber dział mierzony był wagą pocisku).

Całą artylerię okrętową rozmieszczano zwykle równomiernie po obu burtach, przeważnie w trzech rzędach. Dwa rzędy dział umieszczone były wewnątrz okrętu, trzeci na pokładzie. Każde działo umieszczano w kwadratowej strzelnicy, zamykanej w razie potrzeby odpowiednio dopasowaną drewnianą pokrywą.

Lufa w trzech czwartych swej długości spoczywała na drewnianym łożu osadzonym na również drewnianej lawecie, która dla zmniejszenia odrzutu zaopatrzona była w cztery drewniane lub żelazne kółka. Każde z takich dział ważyło około 3500 kg. Jeśli liczbę tę, pomnożymy przez ilość dział na okręcie to przekonamy się, że nawet na słabo uzbrojonym jak na ówczesne stosunki sześćdziesięcio - działowym okręcie, ciężar jego artylerii wynosił przeszło 200 ton. A jeśli dodamy do tego jeszcze ciężar amunicji wynoszący średnio około 5000 kg. i jeśli zdamy sobie sprawę z nieodpowiedniego i mało wydajnego ożaglowania, to możemy sobie wyobrazić szybkość i zwrotność ówczesnych okrętów.

Każde działo, dla zapobiegnięcia odskokowi, spowodowanemu przez odrzut, po wystrzale z braku jakichkolwiek urządzeń amortyzacyjnych, było przywiązane silnymi linami do specjalnych haków wbitych w pokład lub burty okrętu. Niejednokrotnie, szczególnie przy dłuższej walce, zdarzało się, że przytrzymujące działo liny, nie wytrzymywały szarpnięć spowodowanych podskokiem działa i pękały. Wówczas cała ta masa drzewa i żelaza, podrzucana wstrząśnieniami i kołysaniem okrętu, w dzikich podskokach, rozpoczynała bieg po pokładzie niszcząc i miażdżąc wszystko, co napotkała na swej drodze. W takich wypadkach cała obsługa dział znajdująca się na danym pokładzie opuszczała swe stanowiska i w popłochu chwytając za drągi, liny czy materace, starała się unieruchomić szalejące działo.

Amunicję składającą się z prochu w baryłkach, granatów czy kul zapalających, przechowywano na dnie okrętu pod linią wodną, dla zabezpieczenia przed uderzeniem nieprzyjacielskiego pocisku i wywołaniem wybuchu, który zawsze groził całkowitym zniszczeniem okrętu.

Oficerowie, dowodzący poszczególnymi bateriami, musieli być pierwszorzędnymi fachowcami, gdyż oddanie strzału z siedemnastowiecznego działa przedstawiało dość duże niebezpieczeństwo i przy nie wprawnej obsłudze kończyło się często śmiertelnymi wypadkami.

Po załadowaniu działa i wycelowaniu, przed oddaniem strzału, obsługa odsuwała się od niego na kilka kroków. Pozostawał przy nim tylko jeden z kanonierów, który natychmiast po przyłożeniu lontu do zapału również odskakiwał w bok dla uniknięcia potrącenia przez cofające się działo. Dopiero po oddaniu strzału obsługa ponownie zbliżała się do działa.

Pierwszą czynnością było oczyszczenie lufy z nagromadzonych po strzale sadzy. Dokonywano tego przy pomocy osadzonego na długim drągu pęku pakuł. Po kilkakrotnym przesunięciu takiego wyciora przez lufę, nasypywano do niej proch, który ubijano przy pomocy drewnianego stempla. Na proch zakładano przybitkę z pakuł, poczym dopiero wprowadzano kulę, którą również wbijano drągiem. Po nabiciu działa, naprowadzano je na poprzednie miejsce, wysuwając wylot lufy przez strzelnicę, umieszczoną w burcie.

Po wycelowaniu działa, które dokonywane było przez skierowanie lufy na przedmiot, do którego miano oddać strza, i nadania jej pewnego kąta podniesienia, nasypywano proch do panewki i z zachowaniem wszystkich poprzednio opisanych ostrożności, strzelano.

Przy prowadzeniu ognia, stosowany był przeważnie system oddawania salwy, od razu ze wszystkich dział, znajdujących się na burcie zwróconej do nieprzyjaciela. Po salwie, okręt dokonywał zwrotu tak, że druga jego burta, mająca działa świeżo nabite, znajdowała się przed celem.

Przy tym systemie strzelania nie mogło być mowy o dużej szybkostrzelności. Zwykle między jedną i drugą salwą, upływało około pół godziny. Później udoskonalono prowadzenie ognia przez kolejne strzelanie z dział znajdujących się na poszczególnych pokładach. W ten sposób uzyskano znaczne zwiększenie szybkości ognia.

Każdy dowódca okrętu przede wszystkim niszczył przeciwnikowi ożaglowanie i omasztowanie, aby w ten sposób pozbawić go możności ruchu. Po dokonaniu tego napastnik starał się dokonać abordażu, to jest podejść do nieprzyjaciela na taką odległość, by módz zaczepić się z nim przy pomocy haków i lin, by własna załoga mogła przedostać się na pokład nieprzyjacielski, i w walce w ręcz opanować okręt.

Strzelanie do kadłubów statków stosowane było rzadziej, gdyż pociski ówczesne o małej sile przebijającej, nie były w stanie zniszczyć zbudowanych z grubych bierwion dębowych, ścian okrętu. Jeśli pocisk trafił w burtę, to wybuch jego powodował wielką ilość odprysków drzewa, które były nie mniej groźne niż odłamki granatów. Strzały takie jednak nie dawały poważniejszych wyników.

Ponieważ do dział ówczesnych, używano prochu, składającego się głównie z węgla drzew-

nego, saletry i siarki, spalanie się jego przy strzale, zwłaszcza, że każdorazowo używano go w dużej ilości, dla zwiększenia donośności pocisku, w szybkim czasie zasnuwało pole bitwy gęstymi kłębami dymu. Dym ten nie rozpraszał się szybko, zwłaszcza w wypadku braku silniejszego wiatru, co powodowało, że niejednokrotnie przeciwnicy tracili się wzajemnie z oczu. Jedynie czerwone błyski wystrzałów wskazywały punkty, z których prowadzono ogień. Zdarzało się czasami, że okręty należące do jednej i tej samej flotylli, nie mogąc rozróżnić się, wzajemnie prowadziły do siebie ogień.

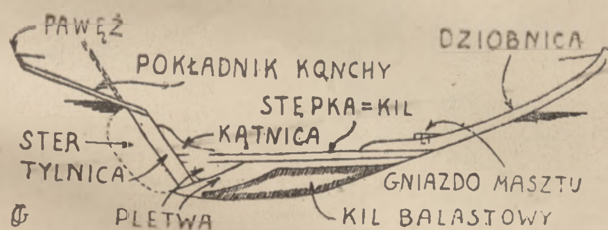
Walery Przyborowski

KADŁUBY STATKÓW

Od kształtu kadłuba, a zwłaszcza jego części podwodnej, zależy szybkość statku, kołysanie się, stateczność i dryf (znos). Materiał użyty na jego budowę (stal, drzewo, sklejka) decydują o jego mocy i cenie.

Łodzie żaglowe przeważnie budowane są z drzewa, niektóre, a zwłaszcza duże krążownicze, z żelaza, małe ze stali. Drzewo jest najtańsze jednak jego żywotność nie jest długa i wymaga starannej konserwacji, t. j. częstego malowania i przewietrzania kadłuba, by ochronić się przed pleśnią. Duże jachty niejednokrotnie mają konstrukcję mieszaną, a więc całość kadłuba jest wykonana z drzewa, za wyjątkiem żeber i denników, które są zrobione ze stalowych kontowników, bądź blachy. Sklejka stosowana jest tylko przy najmniejszych jednostkach, jak kajaki i małe jole.

Szkielet kadłuba (zład) składa się z wiązań wzdłużnych i poprzecznych. Wiązania wzdłużne stanowią kil (stępka) wraz ze stewą przednią (dziobnicą) i stewą tylnią (tylnicą) oraz wzdłużniki. Do wiązań poprzecznych zaliczamy wręgi (żebra), denniki i pokładniki.



Rys. 1.

Kil z przodu łączy się ze stewą, a z tyłu przy pomocy dejwudu (kątnicy) ze stewą tylną, wszystkie te elementy są zazwyczaj dębowe. Na kilu umocowane jest gniazdo masztu, w którym opiera się on swoją piętą. Pod kilem znajduje się balast żelazny lub ołowiany, czyli t. zw. kil balastowy (rys. 1 i 2-a), który jeżeli nie dotyka bezpośrednio kilu, jest połączony z nim płetwą.

Stewa tylna przechodzi często w pokładnik konchy, który wraz z jej wręgami tworzy rufę, t. j. tylne zakończenie kadłuba.

Od kilu w kierunku poprzecznym rozchodzą się parami symetrycznie do góry wręgi. Wręgi mają ściśle określone kształty zewnętrzne i każda para różni się od pozostałych.

W kajakach wręgi są przeważnie wycinane z deski, w jolkach i małych jachtach z jednego kawałka drzewa, odpowiednio wygiętego w gorącej parze. W większych jednostkach składa się z kawałków, bądź z kątowników stalowych.

Poszczególne pary żeber połączone są z kilem i ze sobą przy pomocy denników, które są drewniane lub z blachy. W małych łodziach zamiast denników stosuje się kilson (nadstępkę), który wraz z kilem unieruchamia wręgi.

Małe jole, używane na płytkich wodach, zamiast kilu zewnętrznego mają kil wewnętrzny (rys. 5).

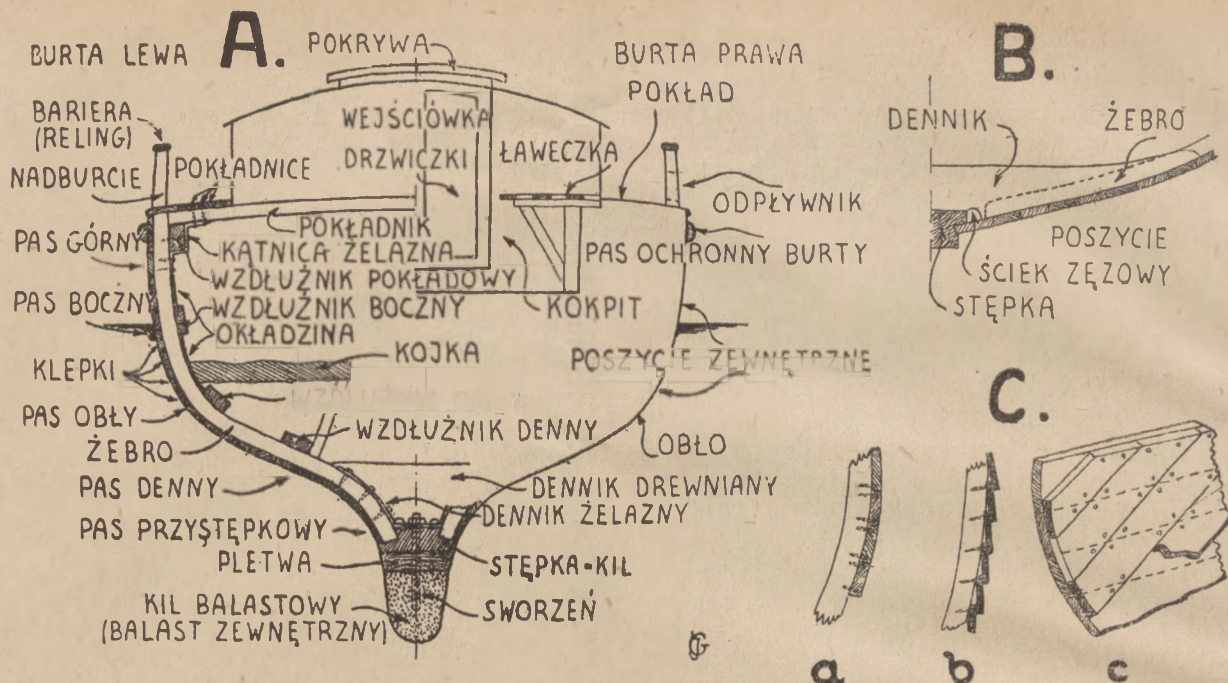
W łodziach pokładowych górne części wręg łączy się wypukłymi pokładnikami, na których ułożony jest pokład z wąskich, grubych desek, zwanych pokładnicami lub deskami pokładowymi.

Dla zwiększenia sztywności kadłuba zwłaszcza gdy musi ciężko pracować na fali, stosuje się wzdłużniki pokładowe, boczne, obłe czy denne.

W ten sposób otrzymany szkielet okrywamy poszyciem zewnętrznym, które stanowią wąskie, długie klepki, ciągnące się od dzioba ku rufie. Klepki łączą się ze sobą systemem zakładowym (ang. clincher-build) lub krawelowym, czyli na gładko, bądź diagonalnym (rys. 2-c). Każdy z tych sposobów ma swe zalety i wady. Klepki złączone są ze sobą i z wręgami miedzianymi nitami, poszczególne części konstrukcyjne ześrubowuje się.

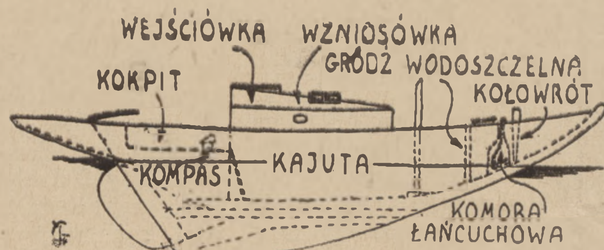
Poszycie dzieli się na pasy: górny, boczny, obły, denny i przykilowy. Pas przykilowy jest najgrubszy, po nim idzie górny. Podwodne wybrzuszenie kadłuba nazywa się obłem. Poszycie uszczelnia się przez zabijanie szpar smołowanymi konopiami. Szpary między pokładnicami dodatkowo zalewa się specjalną masą. Często na jachtach wewnętrzne burty wykłada się okładziną, aby odizolować je od wilgotnych desek (rys. 2-b).

Dzięki pokładnikom pokład posiada pośrodku wypukłość, która wzmacnia jego moc oraz ułatwia spływanie wody. Poza tym pokład posiada wznios wzdłużny, celem ochrony dziobu i rufy przed zalewaniem przez fale.

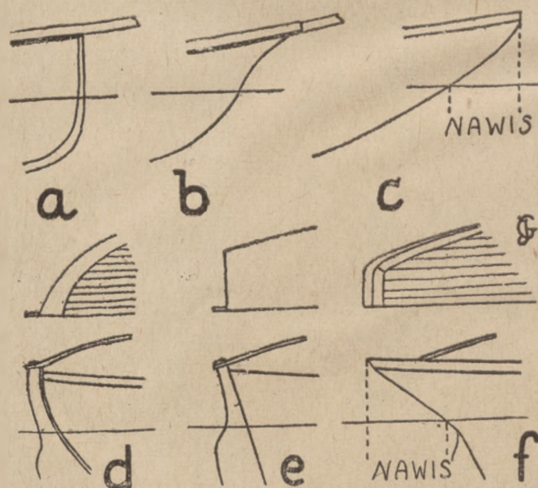


Rys. 2.

Żeby jacht żeglował „sucho“, t. j. nie był zalewany przez fale, musi mieć odpowiedniego kształtu dziób oraz rufę, które to kształty zależne są od specyficznych obszarów wodnych oraz od przeznaczenia jachtu do regat, czy do turystyki. Dziób tworzy stewa, która może być prosta, kliprowa (łabędzia) oraz łyżkowa (rys. 4 a b c). O ile dziób ma za zadanie lekko przecinać i wspinać się na falę, to tylna część kadłuba wraz z rufą musi odprowadzać wodę możliwie bez szkodliwych wirów, które niezmiernie hamują bieg statku. Nawisy uniemożliwiają końcom statku zakopywanie się w falę. Rufa może nie mieć nawisu i być szpicgatową (ostrą) bądź ściętą, tworząc traniec (pawęż). Jeśli posiada nawisy, to tworzy t. zw. rufę jachtową o różnych modyfikacjach (rys. 4 d, e, f). Rozróżniamy typy łodzi bezpokładowych, półpokładowych (kajak, jola), lub nełnopokładowych (jachty pełnomorskie).

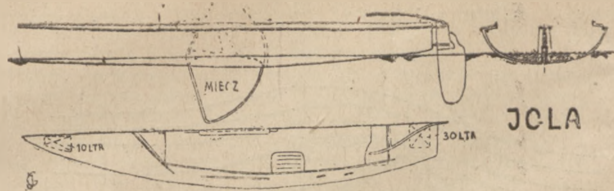


Rys. 3.



Rys. 4.

Jachty pełnomorskie posiadają pokład ograniczony niskim nadburciem, na którym leży reling. W nadburciu są otwory, szpicgaty (odpływniki), aby umożliwić spłynięcia wody z pokładu. Na pokładzie rufy znajduje



Rys. 5.

się wodoszczelne zagłębienie dla sternika, zwane kokpitem. W osi układu na pokładzie znajdują się włazy, wejściówka, w której jest trapik (schodki), prowadzący do kajuty, dalej wznios ówka, w dachu której znajduje się okno zwane skajlajtem. Na przedniej części pokładu ustawiony jest kabestan, (kołowrót) lub braszpil (winda kotwiczna), służące do podnoszenia kotwicy (rys. 3), a nieco w tyle pod pokładem komora łańcuchowa na łańcuch kotwicy. Kotwica na pokładzie spoczywa na specjalnej drewnianej poduszce i jest dokładnie przymocowana do pokładu.

Na stewie tylnej względnie na trańcu zawieszony jest w osi statku na zawiasach ster, służący do sterowania (rys. 4). Porusza się nim za pomocą koła sterowego, połączonego z mechanizmem sterowym lub długiej rękojeści, zwanej rumplem (sterownicą wzdłużną), która na jolach jest zazwyczaj podwójna, bądź sterownicy poprzecznej wraz z linkami sterowymi (łodzie wioślarskie).

Jachty pełnopokładowe, posiadające balast zewnętrzny, są nie wywrotne. Balast ten jest bardzo ciężki, gdyż waga jego dochodzi do 43% wyporności kadłuba. W razie zderzenia się z innym statkiem, bądź przedziurawienia dna, jacht taki poszedłby natychmiast na dno, gdyby nie posiadał poprzecznych grodzi wodoszczelnych, a przynajmniej jednej w części przedniej, zwaną grodzią zderzeniową. W razie uszkodzenia zostaje zalany jedynie przedni przedział, dziób jachtu zagłębi się więcej, ale sam jacht pływa nadal.

Jole i kajaki, mimo dużej początkowej stateczności, są wywrotne i by nie zatonęły, muszą posiadać na dziobie i rufie skrzynki blaszane, wypełnione powietrzem i odgrywające rolę pływaków. Objętość ich jest tak obliczona, by utrzymały łódź na powierzchni, mimo zalania jej wodą.

Przedostająca się do kadłuba woda gromadzi się na dnie w ścieku zenzowym (rys. 2-b). Mało zagłębiające się jole i kajaki dla zapobieżeniu dryfowi (znoszeniu w bok) posiadają opuszczane miecze, które mieszczą się w skrzynkach mieczowych. Miecz nie zapobiega przewróceniu się łodzi.

Jan Gajewski

Działanie wiatru na żagiel

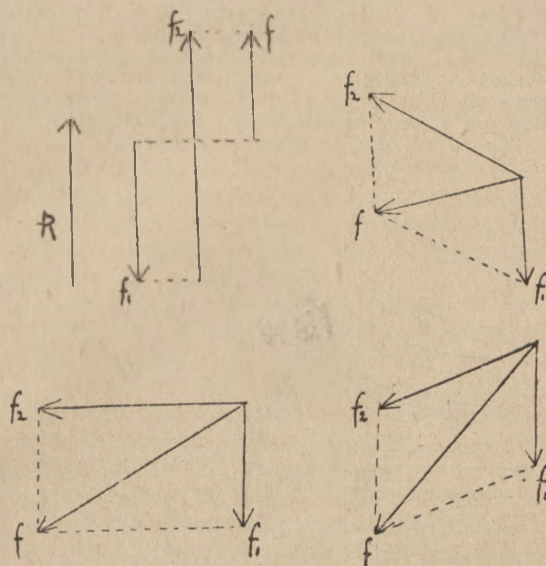
Ruch statku, tak samo jak ruch każdego przedmiotu, powoduje powstanie wiatru o tej samej prędkości, lecz w kierunku przeciwnym, a ponieważ niezależnie od tego wieje wiatr rzeczywisty, który popycha statek, więc na żagiel działa wypadkowa tych wiatrów t. zw. wiatr pozorny.

Wielkość i kierunek wiatru pozornego określa reguła składania sił. Jeżeli wiatr rzeczyisty wieje od rufy, to wiatr pozorny ma ten sam kierunek, lecz jest mniejszy (różnica wektorów). W innych wypadkach kierunek wiatru pozornego jest odmienny niż wiatru rzeczywistego, mianowicie ostrzejszy, przyczym dla pełniejszych wiatrów rzeczywistych wiatr pozorny jest mniejszy od rzeczywistego, dla ostrzejszych zaś odwrotnie jak to widzimy na rys. 1.

R—kierunek ruchu statku, f1—wiatr powstały na skutek ruchu statku, f2 — wiatr rzeczywisty, f — wypadkowa sił, f1 i f2 — wiatr pozorny.

Ponieważ składowa f zależna jest od prędkości statku (wzrasta wraz z prędkością) więc też wielkość i kierunek wiatru pozornego ulega zmianie w czasie ruchu. Z tego względu ustawienie żagli należy nieco zmienić po nabraniu pewnej prędkości. W dalszym ciągu mówiąc o sile wiatru, będą miał na myśli wiatr pozorny, gdyż nie wiatr rzeczywisty, ale pozorny odgrywa decydującą rolę w żaglownictwie.

Omawiając działanie wiatru na żagiel należy rozpatrzyć cechy charakterystyczne siły wiatru, a więc jej wielkość, kierunek i punkt położenia, jak również uwzględnić wpływ ośrodka materialnego jakim jest powietrze.



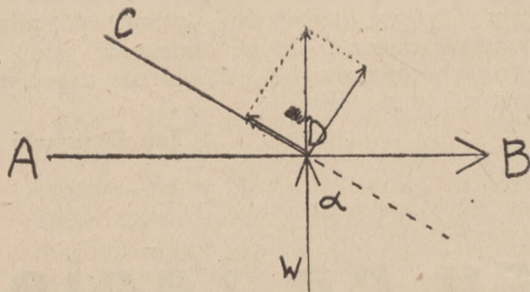
Rys. 1.

Czy będziemy rozpatrywać ruch względny ciała stałego względem ośrodka materialnego, w którym się porusza, czy też odwrotnie ruch ośrodka względem ciała stałego (przeszkody), efekt będzie ten sam. Wiemy z fizyki, że wielkość oporu zależy od prędkości ruchu, (jest wprost proporcjonalna do kwadratu prędkości, gęstości ośrodka), wielkości i kształtu powierzchni oporowej.

Opór czołowy staramy się uczynić jak najmniejszym przez odpowiedni dobór kształtów omasztowania, olinowania itp. Natomiast wykorzystujemy opór stawiany strumieniowi wiatru przez żagiel i tak dobieramy kształt żagla, aby uzyskać jak największą i jak najdogodniej dla nas skierowaną siłę pociągową. Rozptrzmy typ ożaglowania złożony z jednego tylko żagla grota. Przy uwzględnianiu bardziej skomplikowanych ożaglowań, istota zjawisk nie ulegnie zmianie.

Wiatr napotyka na drodze swego ruchu powierzchnię oporową jaką jest żagiel. Cząsteczki powietrza zgęszczają się z tej strony żagla, w którą wiatr uderza, czyli nawietrzną, powodując zwiększenie ciśnienia i tym samym parcie na żagiel. Po przeciwnej stronie żagla, zawietrznej, powstaje ujemne ciśnienie powietrza, powodując działanie ssące na żagiel. W wyniku uzyskujemy siłę pociągową, wywołującą ruch żagla, a z nim razem ruch statku.

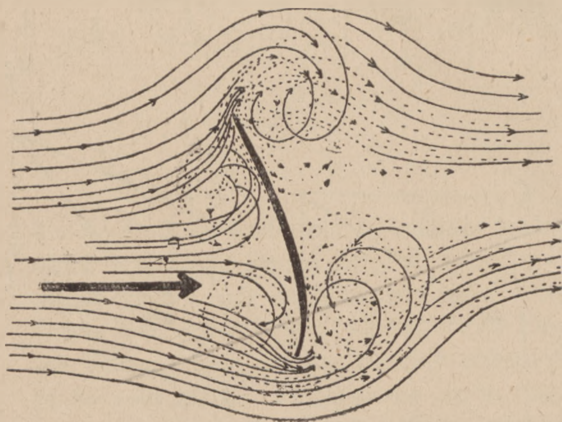
To działanie ssące odgrywa nawet większą rolę, niż parcie wiatru na żagiel po stronie nawietrznej i zależy od kąta między żaglem, a kierunkiem wiatru zwanego kątem natarcia wiatru. Rys. 2.



Rys. 2.

AB—płaszczyzna symetrii statku, CD — płaszczyzna żagla, W — kierunek wiatru, L — kąt natarcia, f i f składowa parcia wiatru na żagiel.

Gdy kąt L jest prosty lub zbliżony do prostego, wówczas w strumieniu wiatru opływającym żagiel, tworzą się wiry zmniejszające wpływ ciśnienia ujemnego po stronie zawietrznej i żagla. Rys. 3.



RYS. 3

Natomiast przy małych kątach natarcia przepływ strumienia odbywa się prawie bez wirów wobec czego działanie ssące występuje intensywniej. Rys. 4.

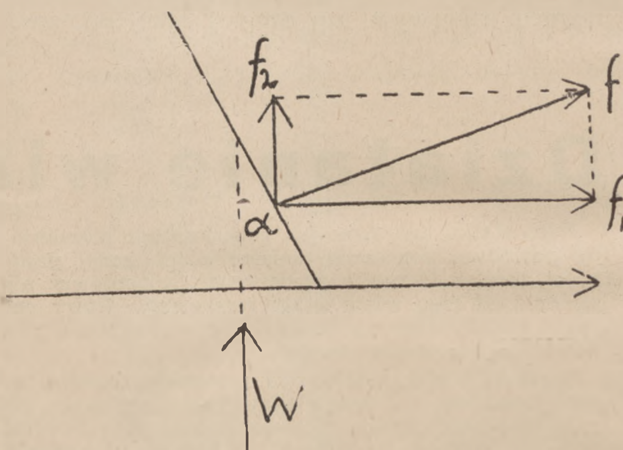


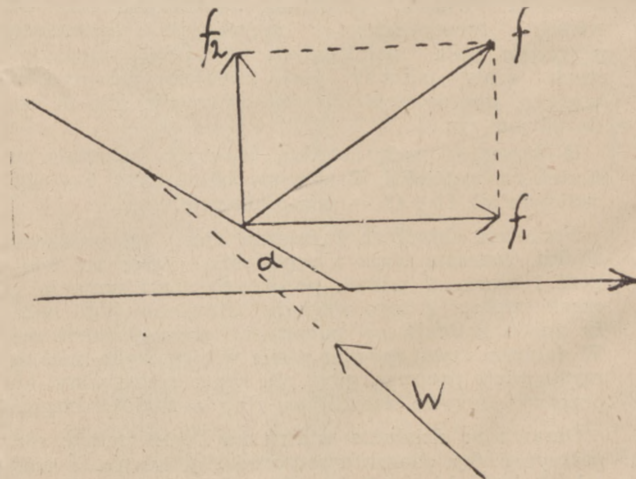
RYS. 4

Parcie na żagiel występuje w dwóch kierunkach: prostopadle do powierzchni żagla oraz równolegle do niej wypierając żagiel w bok (Fys. 2).

Pierwsze działanie jest intensywniejsze przy dużych kątach natarcia, drugie przy małych. Składowa prostopadła stanowi siłę użyteczną.

Zmniejszenie kąta natarcia powoduje skierowanie wypadkowej siły wiatru na całą powierzchnię żagla bardziej ku przedniemu likowi. Ten sam skutek wywołuje nadanie żaglowi pewnej wklęsłości, oraz powiększenie stosunku jego boków t. zn. że im większy i wyższy będzie żagiel, tym bardziej wypadkowa siła wiatru przesuwa się ku przodowi. Zgodnie z tym





Rys. 5.

co powiedziałem o oporze ośrodka wielkość wypadkowej siły wiatru działającej na żagle jest wprost proporcjonalna do kwadratu prędkości wiatru i do wielkości powierzchni żagla, pozatym zależy od kształtu żagla i od kąta natarcia wiatru.

Przez „wybrzuszenie" żagla uzyskujemy nie tylko korzystniejsze skierowanie wypadkowej siły wiatru, lecz i jej powiększenie przy małych kątach natarcia, czyli przy żegludze bajdewindem (pod wiatr). Przy zwiększeniu stosunku boków żagla trójkątnego wielkość siły wiatru osiąga swoje maksimum przy coraz ostrzejszych wiatrach.

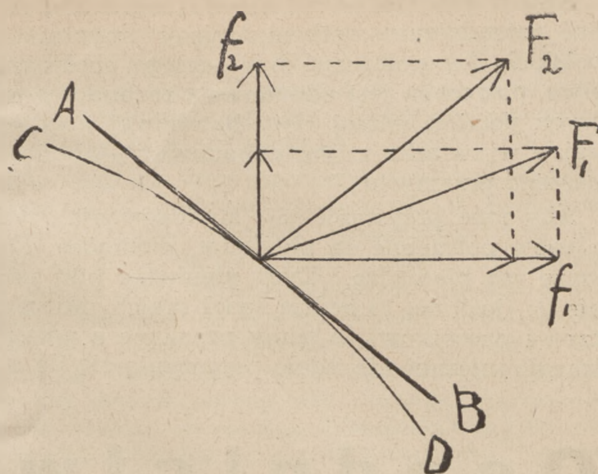
Tylko przy fordewindach całkowita siła wiatru, działająca na żagiel posuwa statek do przodu. Przy innych wiatrach rozkład użytecznej wypadkowej siły wiatru jest następujący (Rys. 5).

d — kąt natarcia, f — wypadkowa siły wiatru działającej na żagiel, f1 — składowa posuwająca statek do przodu, f2—składowa posuwająca statek w bok, czyli wywołująca t. zw. dryf.

Jak widać z tego zestawienia im mniejszy jest kąt natarcia, tym bardziej tracimy na sile pożytecznej f1, a tym większą jest siła bezużyteczna, f2. Ratuje sytuację kształt kadłuba statku, dzięki któremu statek napotyka na bardzo duży opór wody w kierunku bocznym, a więc przeciw sile dryfującej f2. Nadanie żaglowi wklęsłości polepsza stosunki sił składowych, gdyż kierunek wypadkowej wiatru przesuwa się ku przodowi przez co jej rzut f_ na kierunek ruchu powiększa się, a rzut f2 — dryf zmniejsza się (Rys. 6).

AB — przekrój żagla płaskiego. CD — przekrój żagla wklęsłego, F1 — kierunek siły przyłożonej do żagla wklęsłego, F2 — kierunek siły przyłożonej do żagla płaskiego, f2 — składowa sił w kierunku ruchu, dla żagla wklęsłego większa, f2 — składowa sił w kierunku bocznym, dla żagla wklęsłego mniejsza.

Miejsce punktu przyłożenia siły wiatru, znajduje się w pobliżu środka ciężkości żagla z pewnym przesunięciem ku przodowi. Na wielkość przesunięcia wpływa kształt żagla, oraz kąt natarcia. Przy kątach ostrych punkt przyłożenia siły znajduje się w odległości 1/3 szerokości żagla od masztu, przy kątach większych bliżej środka ciężkości.



Rys. 6.

Żagle wysokie bermudzkie na bajdewindach dają lepsze rezultaty niż żagle gaflowe, natomiast na fordewindach i baksztagach przewagę mają żgle gaflowe i rejowe. Kształt żagla uczynimy zawsze wklęsły z tym zastrzeżeniem, że dla bajdewindów wklęsłość jest ograniczona, nie może być zbyt duża, gdyż wówczas wiatr uderzyłby w stronę zawietrzną żagla, zakłucając zjawisko ciśnienia ujemnego. Dla fordewindów żagiel może być bardziej wybrzuszony. Staramy się uczynić żagiel jak najwyższy, lecz i tu napotykamy na ograniczenia wynikające ze względów technicznych (maszt nie może być zbyt wysoki) tak, że stosunek boków żagla musi być mniejszy niż 1:3. Wpływ ciśnienia ujemnego mżemy powiększyć, a jednocześnie usunąć szkodliwe działania wirów na zawietrznej stronie żagla przez ustawienie przed żaglem głównym żagla pomocniczego co wyjaśnię w następnym artykule.

Jan Straus Małowiecki

POK a zagadnienia morskie

Rząd Jedności Narodowej ogłosił subskrypcję Pożyczki Odbudowy Kraju. Pieniądze otrzymane z wpłat dokonanych przez społeczeństwo, przeznaczone są w całości na odbudowę gospodarczą kraju, a w pierwszym rzędzie na odbudowę i rozbudowę naszego przemysłu.

Ważnym punktem w zagadnieniu odbudowy naszego przemysłu jest rozbudowa przemysłu i urządzeń związanych z budową okrętów i statków, oraz wszystkich rodzaji przemysłu pomocniczego. Sumy uzyskane z pożyczki pomogą nam również do odbudowy naszych portów i stoczni.

Odbudowa portów pozwoli w pierwszym rzędzie na zwiększenie naszego wywozu zagranicznego, przyczyniając się do poprawy dobrobytu społeczeństwa.

Bezpośrednio z wywozem i portami jest związana sprawa odbudowy i rozbudowy naszej floty. Zwiększenie naszego tonażu handlowego to wielki krok naprzód, pozwalający nam na uniezależnienie się od kaprysów i polityki zagranicznych przedsiębiorstw żeglugowych, których interesy nie zawsze są zgodne z wymaganiami naszego transportu i obrotów handlowych.

Budowa statków i okrętów na własnych stoczniach to zapewnienie stałego i unormowanego zapotrzebowania na produkty zarówno przemysłu ciężkiego jak konstrukcje stalowe i żelazne w półfabrykatach czy gotowych częściach, jak i wszystkie rodzaje przemysłu wyrabiające części zapasowe czy pomocnicze.

By móc rozpocząć budowę na własnych stoczniach musi być rozwinięty cały szereg rodzai przemysłu współpracujących i dostarczających części i aparatów. Bez uruchomienia tej wytwórczości będziemy zawsze skazani na zależność od zagranicy, która tylko wtedy nam dostarczy odpowiednich i potrzebnych nam materiałów, jeżeli dobrze za nie zapłacimy.

Nikt w Polsce nie może się łudzić i liczyć na pomoc państw zagranicznych. Nikt bezinteresownie nam nie pomoże, za wszystko trzeba płacić i to płacić dobrze, bo filantropia na rynkach międzynarodowych jest pojęciem nie znanym.

Aby więc uniezależnić się od zagranicy, aby dać zatrudnienie setkom tysięcy robotników polskich, by polepszyć byt całego społeczeństwa, potrzebna jest odbudowa i rozbudowa naszych portów, naszej floty handlowej i wojennej, a w związku z tym odbudowa i rozbudowa naszego przemysłu.

Aby móc przystąpić do zrealizowania tych planów potrzebne są pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze. Tych pieniędzy nikt nam nie da, jeśli da, to będzie żądał takich zabezpieczeń i procentów, że sumy uzyskane z pożyczki zagranicznej nie wiele przyczynią się do odbudowy kraju, stając się raczej ciężarem dla naszej polityki walutowej.

Sumy potrzebne do odbudowy musimy uzyskać wewnątrz kraju, bez szukania pomocy obcej. A możemy je uzyskać tylko przez pożyczkę wewnętrzną. Rząd polski rozumiejąc wagę tego zagadnienia rozpisał Pożyczkę Odbudowy Kraju.

Odbudujemy państwo nasze własnymi siłami, odbudujemy nasz przemysł i naszą flotę za własne peniądze bez oglądania się na zagranicę.

Każda złotówka wpłacona na POK to krok ku świetlanej przyszłości Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

L. S.

Osadnictwo rybackie

Jedną z najważniejszych spraw na wybrzeżu, wymagających szybkiego załatwienia, jest sprawa osadnictwa rybackiego na ziemiach odzyskanych. Wymaga ona decyzji oddającej prowadzenie tej akcji jednej władzy, najlepiej administracji rybackiej, która powołana jest do organizacji rybołóstwa.

Wybrzeża odzyskane musimy zaludnić rybakami, którzyby w oparciu o istniejące urządzenia i przystanie mogli uprawiać rybołóstwo.

Nie trzeba uzasadniać potrzeby zaludnienia osad rybackich elementem odpowiednim, t. j. rybakami. Wieloletnie doświadczenie wytyczyło rozmieszczenie tych osiedli na wybrzeżu w punktach najdogodniejszych dla rybołóstwa, pozwalających wykorzystać najlepiej i możliwie najpełniej tereny połowów.

Przed rozpatrzeniem sprawy osadnictwa rybackiego stwierdzić należy, że polskich rybaków morskich w dostatecznej ilości niema, wobec czego osadnictwo objąć będzie musiał element nowy, a zatym należy przy planowaniu osadnictwa równocześnie opracować plan szkolenia. (Na dawnym wybrzeżu w roku 1939 było ponad 1.900 polskich rybaków, do dnia 1.XII b. r. wydano na terenie całego wybrzeża polskiego zaledwie 800 kart rybackich).

Polska na wybrzeżach odzyskanych otrzymała 75 osiedli rybackich (bez zatoki Szczecińskiej), w których przed r. 1939 zamieszkiwało około 2000 rodzin rybackich.

Ustalenia ilości rodzin zamieszkałych na wybrzeżu, z braku dokładnych spisów, dokonano w ten sposób, że przyjęto za podstawę ilość jednostek pływających. Jeśli przyjmiemy, że każda rodzina rybacka wyposażona była w jednostkę pływającą, a tych było zarejestrowanych na tym odcinku wybrzeża ponad 2000, to stwierdzimy, że dla zaludnienia wybrzeża w stopniu dowojennym osadzić trzeba tam 2000 rodzin o łącznej ilości 9.000 — 10.000 ludzi. Jest to cyfra minimalna, gdyż, jak wiadomo, większe jednostki motorowe dają podstawę utrzymania i pracy 2—3 rybakom, nie zawsze z tej samej rodziny.

Ze względu na rodzaj uprawianego rybołóstwa rozróżnić musimy rybaków uprawiających połowy dalsze, za pomocą kutrów i łodzi motorowych, mieszkających w osiedlach wyposażonych w porty rybackie, oraz rybaków uprawiających połowy za pomocą mniejszych jednostek w bezpośredniej bliskości brzegów, osiadłych w innych miejscowościach wybrzeża.

Ze względu na znaczenie rybołóstwa dalszego, stanowiącego podstawę wyniku połowów, w pierwszym rzędzie należałoby osadzić takich rybaków, którzy mogliby rozpocząć połowy dalsze — kutrowe.

Wobec braku odpowiednich kandydatów równolegle z pracą nad rozwojem taborów, prowadzić należy akcję szkolenia nowego elementu osadniczego. Dokonać tego można częściowo na kursach rybackich, a w większej jeszcze mierze przez umożliwienie praktycznego szkolenia na jednostkach, uprawiających połowy.

Osadnictwo to rozpocząć możnaby od osadzenia we wspomnianych portach, wybranych z naszego wybrzeża wzorowych rybaków, wyposażenia ich w kutry i dodania im do pomocy kandydatów na osadników, celem przejścia pod ich kierunkiem praktycznej zaprawy do nowego zawodu.

Dla ściągnięcia na instruktorów ludzi o odpowiednim doświadczeniu i poziomie moralnym i dla dania im silnego oparcia materialnego, winno wyposażyć się ich odrazu poza kutrami i sprzętem w dobre gospodarstwa, względnie w inny sposób zabezpieczyć materialnie, celem dania im możności poświęcenia się pracy instruktorskiej bez obarczania ich codziennymi troskami o byt. Winni oni związać się na stałe z nowym miejscem pobytu, by mogli zawsze być pomocą i służyć radą swym nowym towarzyszom pracy na morzu.

Kandydaci na osadników byliby przeszkalani pod okiem takich wytrawnych rybaków-instruktorów. Jako kandydaci brani będą w rachubę absolwenci kursów rybackich oraz chcący osiedlić się na wybrzeżu rybacy słodkowodni, jeziorowi, zdemobilizowani marynarze, żołnierze i t. p. Celem zapewnienia im pomieszczeń mieszkalnych oraz odpowiednich gospodarstw, należy jak najśpieszniej wyłączyć pas wybrzeża szerokości 2—3 km. z ogólnego osadnictwa i przekazać go specjalnej administracji rybackiej.

Po przejściu praktycznego przeszkolenia kutrowego, osadnik-rybak otrzymałby przydział na stałe domostwa i gospodarstwa rolno-ogrodniczego, które służyłoby mo pomocą do przetrwania pierwszego ciężkiego okresu, a później dałoby trwałe podstawy gospodarcze w t. zw. martwych sezonach, w wypadku straty sprzętu, czy innych niepowodzeniach, ponieważ, jak wiadomo, w rybołóstwie bywają również okresy martwoty i niepowodzeń.

Z całym naciskiem należy podkreślić, że osadnic-

two rybackie musi się oprzeć na przydzielaniu osadnikom samodzielnych gospodarstw. Praktyka wykazała, że rybacy bez posiadania gospodarstwa własnego, bez możności utrzymywania własnego drobiu i bydła i bez własnego kawałka ziemi, nie są gospodarczo samowystarczalni.

W miarę rozwoju taboru nowi rybacy zaopatrywani byliby przez państwo w jednostki pływające, kutry lub łodzie motorowe, które musiałyby być dostarczane im na długoterminowe spłaty. W ten sposób przeszkolony rybak usamodzielniałby się coraz bardziej i z czasem stawałby się rybakiem zawodowym, wrastając w swój nowy zawód i stając się podstawowym elementem zaludnienia naszego wybrzeża.

Celem zapewnienia trwałości osadnictwa, należy pomyśleć o opiece aprowizacyjnej i organizacyjnej w okresie przejściowym, o pomocy lekarskiej, pomocy kredytowej i t. p. tak, by zapewnić przeszkolonym rybakom wszystkie warunki potrzebne do wytrwania, zaaklimatyzowania się i usamodzielnienia. Uczynić to będzie można tylko przez stworzenie na całym wybrzeżu sieci placówek administracyjnych osadnictwa rybackiego (najlepiej przy siedzibach Morskiego Urzędu Rybackiego, wzgl. obwodów rybackich), dostatecznie wyposażonych materialnie, oraz posiadających potrzebną władzę dyspozycyjną.

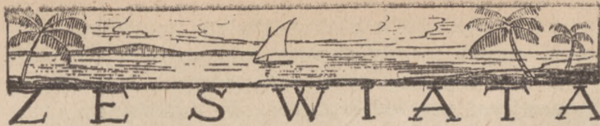
Osadnictwo musi stanąć odrazu na silnych gospodarczych podstawach. Dobre początkowe wyniki pierwszych osadników przyciągną zaraz liczne kadry nowych chętnych kandydatów. Ponadto usamodzielnienie osadników pod względem gospodarczym stworzy z nich mocny element, nie wymagający stałej opieki i zapomóg ze strony państwa. Jest zatym nieodzownym uczynić wszystko, by osadnictwo rybackie prowadzone było od początku w oparciu o dostateczne zasoby materialne.

Równolegle z akcją osadnictwa rybaków dalszych kutrowych w większych miejscowościach prowadzić trzeba osadnictwo rybaków przybrzeżnych w innych osiedlach, uprawiających połowy przybrzeżne za pomocą łodzi wiosłowo-żaglowych. To osadnictwo będzie łatwiejsze do przeprowadzenia, gdyż sprzęt przez tych rybaków używany, może być łatwiej dostarczony. Reasumując należy podkreślić konieczność szybkiej decyzji, powołującej czynnik, wyposażony w odpowiednie uprawnienia i fundusze, który by natychmiast przystąpił do planowej, sprężystej i jednolicie prowadzonej akcji osadnicwa rybackiego.

Przeprowadzenie osadnictwa udostępni wybrzeża, posiadające dostęp do obfitych w ryby wód. Połowy w oparciu o nie wyniosły przed rokiem 1939 ponad 20.000 ton ryb rocznie, to też czas ich wykorzystania nie jest państwu obojętny. Przez zaludnienie wybrzeża polskimi rybakami opanujemy je całkowicie oraz przysporzymy tak potrzebnego dla aprowizacji kraju produktu, jakim jest ryba morska, zmniejszając poważnie jej import. Rybacy dostarczą surowca istniejącym licznym wędzarniom i fabrykom konserw, przyczyniając się do ożywienia życia gospodarczego wybrzeża.

I. Malinowski





Nauka na modelach przeprowadzana jest w amerykańskich szkołach dla kwalifikowanych robotników stoczni marynarki wojennej.

Modele wykonane są z drzewa w skali 1:150. Słuchacze mają możność praktycznego zapoznania się ze sposobami przyjęcia do doku i wodowania okrętu.

„Muł morski", to nowy typ holownika amerykańskiego, używany w operacjach desantowych w Normandii w 1944 r.

Składa się on z dwóch pontonów, połączonych ze szerokość 4,8 m. Każdy z pontonów zaopatrzony jest sobą śrubami i nitami. Długość jego wynosi 12,8 m., w silnik nadający mu szybkość 10 węzłów.

„Muł" używany był w czasie wojny do przewozu materiałów wojennych, obecnie służy do cholowania barek.

W Belfast (Anglia) spuszczono na wodę lotniskowiec „Eagle". Jest to największy lotniskowiec na świecie. Koszt jego budowy wynosi 5 milionów funtów szterlingów.

Skarby na dnie morza. W 1782 r. koło Pondoland (Afryka Płd.) zatopiony został statek, należący do Kompanii Wschodnio-Indyjskiej. Wiózł on między innymi 19 pudeł drogich kamieni, 420 sztab złota, 1450 sztab srebra oraz kilka milionów monet złotych i srebrnych, wywiezionych z Tricomali na Cejlonie.

Również na statku tym znajdował się złoty tron z Delhi, wartości kilku milionów funtów szlertingów

W 1842 r. rząd angielski usiłował wydobyć zatopiony skarb, próby jednak nie dały rezultatów. Przed dwudziestu laty próbowano podkopać się pod wrak przy pomocy tunelu, nie osiągnięto jednak żadnych wyników.

Obecnie organizuje się nowa spółka angielska, która chce wydobyć zatopiony skab. Roboty obliczone są na cztery lata.

W Kapsztacie zakończono budowę jednego z największych na świecie suchych doków. Ma on następujące wymiary: długość — 355 m., może ona być zwiększona do 370 m., szerokość — 45 m., głębokość — 14 m.

Aby wypełnić dok zużywa się 54800500 galonów wody. Napełnianie odbywa się przy pomocy dwóch rur o średnicy 2,7 m. w ciągu 1 g. 15 min. Opróżnia się go przy pomocy trech pomp w ciągu 4,5 godz.

O. R. P. Iskra w Gibraltarze przebywa już od kilku lat. Jest to okręt szkolny Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.

W czasie wojny Iskra służyła za bazę dla kutrów rybackich, mających za zadanie wysadzania na wybrzeżach nieprzyjacielskich specjalistów szkolonych w sabotażu oraz członków wywiadu.



Związek Zawodowy Marynarzy zakupił w Anglii dużą ilość podręczników z dziedziny żeglarstwa. Książki te nadeszły już z Londynu do Gdyni.

Pogłębiarki radzieckie zakończyły prace nad oczyszczeniem i pogłębieniem wejścia do portu gdyńskiego. Obecnie głębokość jego wynosi 9 m., tak że do portu będą mogły zawijać wielkie statki oceaniczne.

Budowa 7 kutrów rybackich rozpoczęta została na stoczni gdyńskiej. Długość każdego z budowanych kutrów wynosi 7 m., szerokość 4,8 m., zanurzenie 2 m., pojemność 43 ton. Do napędu użyte będą silniki ropne o mocy 70 KM.

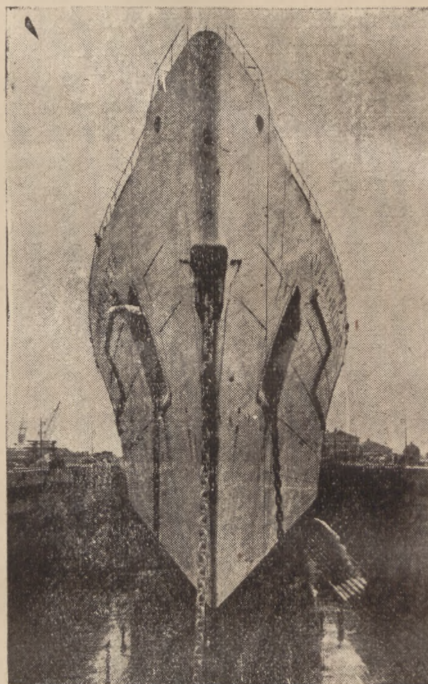
5 kutrów przeznaczonych jest dla rybołóstwa, a 2 dla służby patrolowej. Spuszczenie na wodę nastąpi we wrześniu r. b.

W czasie świąt Wielkanocnych nastąpiło w porcie Egdyńskim spotkanie sześciu polskich statków. Do portu przybyły S-S Narocz, S-S Hel, S-S Katowice, S-S Wilno, M-S Stalowa Wola i M-S Morska Wola. Takie spotkanie statków w porcie macierzystym zdarza się bardzo rzadko.

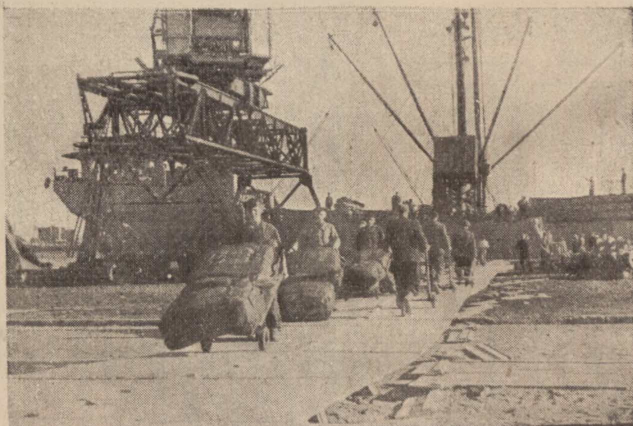
W dniu 3 maja przybył po raz pierwszy do Gdyni statek S-S „Wisła" pod dowództwem kapitana Kucharskiego.

S-S „Wisła" podczas wojny pełnił służbę w konwojach alianckich między portami USA i Wielkiej Brytanii.

Między Gdynią i Helem w dn. 8 maja r. b. została uruchomiona stała komunikacja pasażersko-towarowa. Na linii tej kursuje holownik „Żóraw", zabierający do 100 pasażerów i 20 ton towaru.



Na stoczni



W porcie gdyńskim



Z zapowiedzianych na wiosnę b. r. nowych znaczków pocztowych ukazał się w marcu okolicznościowy wydany ku upamiętnieniu pułk Legionu im. Dąbrowskiego w demokratycznej Hiszpanii.

Znaczek jest w kolorze cynobrowym z odcieniem różowym. Cena 3—5 zł. Nakład narazie nie znany.

* * *

Na terenie ziem polskich pierwsze znaczki pocztowe pojawiły się w roku 1850 w zaborze austriackim i niemieckim, a w 1858 w zaborze rosyjskim.

Były to znaczki poczt państwowych, mające obieg na całym obszarze państw. Jedynie na podstawie kasowników można stwierdzić czy dany znaczek kursował na ziemiach polskich.

W dn. 1 stycznia 1760 r. na terenie t. zw. Królestwa Kongresowego został wydany przez Komisję Rządową Przychodów i Skarbu pierwszy znaczek polski. Rysunek przedstawiał herb Królestwa Polskiego z 1850 r. otoczony napisem rosyjskim, a pod nim napis polski „Za łot. kop. 10". Druk dwubarwny w odcieniach od blado-niebieskiego i różowego do ciemno-niebieskiego i karminowego.

Znaczek ząbkowany, o ząbkowaniu nieregularnym (11,5—12,75). Znaczek ten przeznaczony był do korespondencji zwykłej na terytorium Królestwa, jak również i na przesyłki do Rosji. Używany był przez 5 lat, wydany w kilku nakładach w ilości około 3 miliony sztuk.

W dniu 13.4.1865 został on wycofany z obiegu. Cena jego obecnie jest dość wysoka. Od 1865 do 1915 na terenach tych były w obiegu zwykłe znaczki rosyjskie.

Podczas okupacji niemieckiej i austriackiej w czasie Wielkiej Wojny zostały specjalnie przedrukowane znaczki tych państw dla terenów okupowanych.

W latach 1915—18 w okupacji niemieckiej kursowały znaczki niemieckie z przedrukiem, a w austriackiej poczty polowej z nadrukiem.

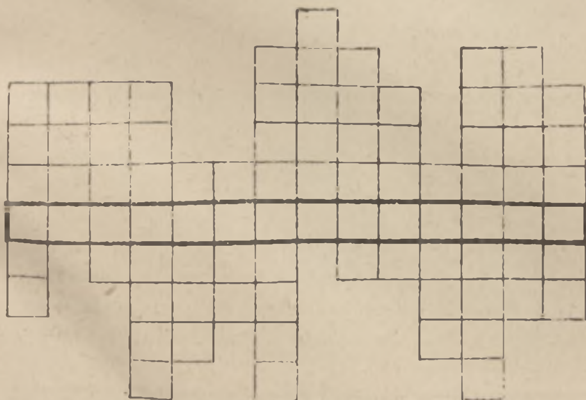
W okupacji niemieckiej uruchamiano w powiatowych i większych miastach urzędy pocztowe. Do listów używano zasadniczych znaczków niemieckich zaopatrzonych specjalnym maszynowym nadrukiem. Doręczaniem przesyłek zajmowały się samorządy tworząc t. zw. poczty miejskie.

Zasadniczych wydań było trzy. Pierwsze z 1915 z ndrukiem „Russisch Polen", drugie z 1916 r., a na trzecim równoczesnym wydaniu dla Białostockiego i ziem północno - wschodnich z nadrukiem „Postgebiet Ob. Ost.".

M. Gł.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

Logogryf Geograficzny



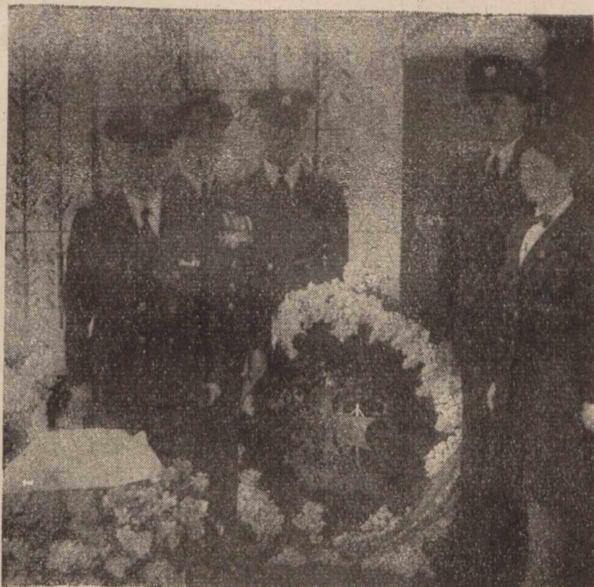
Z podanych niżej sylab należy ułożyć 14 nazw miast europejskich wpisując je pionowo. Litery w rzędzie poziomym dadzą rozwiązanie.

Sylaby: NA, JA, TE, KWA, BU, LON, MAR, LIZ, GRAD, JA, EL, KOW, MOS, WAR, BO, LE, NY, SYL, TRI, SOF, NO, DYN, BR, NIN, DA, NO, HA, PESZT, BLAG, NA, EST, WR.

Za rozwiązanie logogryfu redakcja przeznacza trzy nagrody książkowe. Termin nadsyłania rozwiązań upływa z dniem 1 lipca 1946 r.



Z ŻYCIA ORGANIZACJI



W dniu 9 maja r. b. w Święto Zwycięstwa delegacja Ligi Morskiej złożyła wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza w Warszawie.

* * *

Koło Szkolne L. M. w Lisiej Górze pow. Tarnów powzięło na zebraniu swych członków dnia 4.4.1946 godną uznania i naśladowania uchwałę następującej treści: „Koło L. M. w Lisiej Górze składa na fundusz budowy kutra rybackiego ze swych uczniowskich groszy skromną kwotę 120 zł. i wzywa członków wszystkich kół szkolnych L. M. pow. Tarnowskiego i wszystkich kół w Polsce, aby poszły za jego przykładem i ufundowały w jak najkrótszym czasie pierwszy kuter rybacki z ofiar uczniowskich".

* * *

W dniu 5 maja nastąpiło uroczyste podniesienie bandery w Harcerskim Ośrodku Morskim przed rozpoczęciem sezonu żeglarskiego.

OD ADMINISTRACJI

Administracja miesięczników Ligi Morskiej zawiadamia, że w związku ze wzrostem kosztow druku i papieru wydawnictw cena „Morza" wynosi obecnie 15 zł. za 1 egz. (dla członków 10 zł., dla Okręgów 9 zł.), a „Młodzież Morska" 8 zł. (dla członków 6 zł., dla Okręgów 5 zł.).



Trawlery w szyku torowym.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 96 zł., dla członków Ligi 72 zł. Konto PKO. I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Widok 24. B-08054.

Cena 8 zł.